

دراسة في جغرافية

النقل والمواصلات في الوطن العربي

الدكتور خطاب صكار العاني*

للنقل والمواصلات اثر كبير في التنمية الاقتصادية التي تقوم بها الاقطار العربية ، وذلك لانها تعتمد اعتمادا كبيرا على قطاعي الزراعة والثروة المعدنية في اقتصادها الحالي . هذا ، اضافة الى ارتباط النقل والمواصلات بتنفيذ وتحسين الخدمات الاجتماعية وتحسين الارتباط بين اجزاء القطر الواحد واقطار الوطن العربي مجتمعة ، بل واقطار العالم اجمع . ولعل مما يضاعف من اهمية النقل في الوطن العربي ويدعو الى ضرورة تنظيمه وتطويره على اساس علمية ونخطيط شامل ، هو الارتفاع السريع في متوسط دخل الفرد العربي نتيجة الزيادة السريعة في عائدات النفط . وقد دلت الدراسات على ان للنقل رابطة قوية مع تقدم المجتمع او تاخره . ولهذا ، فقد خصصت بعض الاقطار العربية نسبا مرتفعة من مجموع استثمارات قطاع النقل ، فهي هي المملكة العربية السعودية قد خصصت ٢٩٪ وخصصت جمهورية مصر العربية ١٦٪ والمملكة المغربية ١٢٪ من مجموع الاستثمارات (١) .

لهذا ، فعند وضع الخطط لتطوير قطاع النقل ، يجب ان ينظر الى

★ كلية التربية - جامعة بغداد .

(١) الامانة العامة لاتحاد الاقتصاديين العرب ، المؤتمر القومي لاستراتيجية العمل الاقتصادي العربي المشترك ، بغداد ، ١٩٧٨ . ص ١١٠٢ .

الوطن العربي كوحدة متكاملة (٢) ، يكمل بعضها البعض الآخر ، ويقطع دابر المنافسة الفردية بين مؤسسات النقل . وهذا ، بالطبع ، يتطلب توحيد مؤسسات النقل في الاقطار العربية وتنسيق برامجها وخطوطها بحيث تصبح تعمل وكأنها مؤسسة واحدة . ومن المفروض ، ان يكون التنسيق بين مؤسسات النقل المختلفة في الاقطار العربية مسائرا خطط التكامل الاقتصادي العربي ، اذ ان هذا التنسيق يعتبر من اهم اسس تحقيق التكامل الاقتصادي في الاقطار العربية ، كما ان الاهتمام المنفرد بهذا القطاع لا تخدم في الواقع احتياجات التكامل العربي . هذا ، وسنستعرض واقع النقل في الوطن العربي وما يواجهه من مشكلات ومقترحاتنا للتغلب على هذه المشكلات : -

١ - النقل البري : -

لقد كان للنقل البري مكانة واضحة في خطط التنمية القومية في الوطن العربي ، وكان للطرق البرية دورها الفعال في تدعيم وتثبيت الترابط القومي بين مختلف اجزائه . ولقد ذكرنا في دراسات سابقة حول الوطن العربي ، ان الوطن العربي يمثل حلقة الوصل لانتقال السلع والتجارة بين الغرب والشرق وقد ازدادت أهمية موقعه الجغرافي خلال القرنين الاخيرين ، بعد ان تطورت وسائل النقل ، ومنها خطوط السكك الحديدية ، وقامت الدول الاستعمارية باستخدام هذا الجزء لاغراضها العسكرية ، فانشأت لهذا الغرض عددا من خطوط السكك الحديدية لتخدم مصالحها المؤقتة ، حيث تم بالفعل قلع قسم من هذه الخطوط بعد انتفاء الحاجة اليها وأبقى على القسم الاخر .

ان هذا الواقع ، قد جعل الاقطار العربية تواجه مشكلات عديدة في حركة انتقال الاشخاص والسلع فيما بينها . وقد تميّزت الصورة التي اصبحت خطوط السكك عليها بعد حصول الاقطار العربية على استقلالها بما يلي : -

١ - محدودة شبكة خطوط السكك الحديدية وقصر اطوال الخطوط في

(٢) سنحاول في هذا البحث معالجة موضوع النقل والمواصلات باعتبار الوطن العربي وحدة متكاملة مهملين بذلك النقل والمواصلات في كل قطر على انفراد ...

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

- الاقطار التي توفرت فيها تلك الخطوط .
- ٢ - عدم وجود خطوط للسكك الحديدية في عدد من الاقطار العربية (لاحظ الخارطتين رقم ١ و ٢) .
- ٣ - اختلاف المقاييس والمواصفات في القطر الواحد او بين الاقطار المتجاورة .
- ٤ - ان القسم الاعظم من الخطوط يخدم اغراضا قطرية والقليل جدا ما يخدم الاغراض القومية .
- ٥ - المستوى المنخفض لمواصفات الخطوط القائمة من ناحية استيعاب النقل او الوزن المحوري او السرعة المسموح بها عليها .
- ٦ - انخفاض نسبة حصة خطوط السكك الحديدية من مجموع نقل المسافرين والبضائع الى مجموع المنقولات بوسائط النقل الاخرى .

ولهذا ، فقد بات من الضروري تحسين هذه الطرق واكمال ما بها من نواقص ، لكي تؤدي دورها المنشود في عملية التكامل الاقتصادي العربي . وتدل الاحصائيات ، على ان مجموع اطوال شبكات السكك الحديدية (حسب احصاء ١٩٨١) بلغ حوالي (٢٥١٧٣) كيلو مترا . وهذه الشبكة لا تزال اقل مما يجب بالنسبة للوطن العربي الذي تبلغ مساحته (١٤) مليون كيلو متر مربع ويسكنه من السكان ما يزيد على (١٨٠) مليون نسمة . فاذا ما علمنا ، ان في فرنسا وحدها من خطوط السكك الحديدية ما يزيد على (٥٠٠٠٠) كيلو متر وفي المانيا الغربية (٦٦٠٠٠) كيلو متر (٣) ، ادركنا النقص الذي يعانيه الوطن العربي منها . هذا ، من ناحية ، ومن ناحية اخرى ، هناك مشكلة اخرى تتعلق بالسكك الحديدية في الوطن العربي ، الا وهي الاختلاف في قياسات الخطوط الموجودة فيه ، مما يولد صعوبة في حركة انسياب النقل ضمن القطر الواحد او خلال الوطن العربي جميعه . فالخطوط القياسية ذات اتساع

- (٣) جمعية الدراسات الاقتصادية والاجتماعية ، المجلة المغربية للاقتصاد والاجتماع ، الدار البيضاء ، العدد ٣ ، ١٩٧٧ ، ص ١٨٠ .

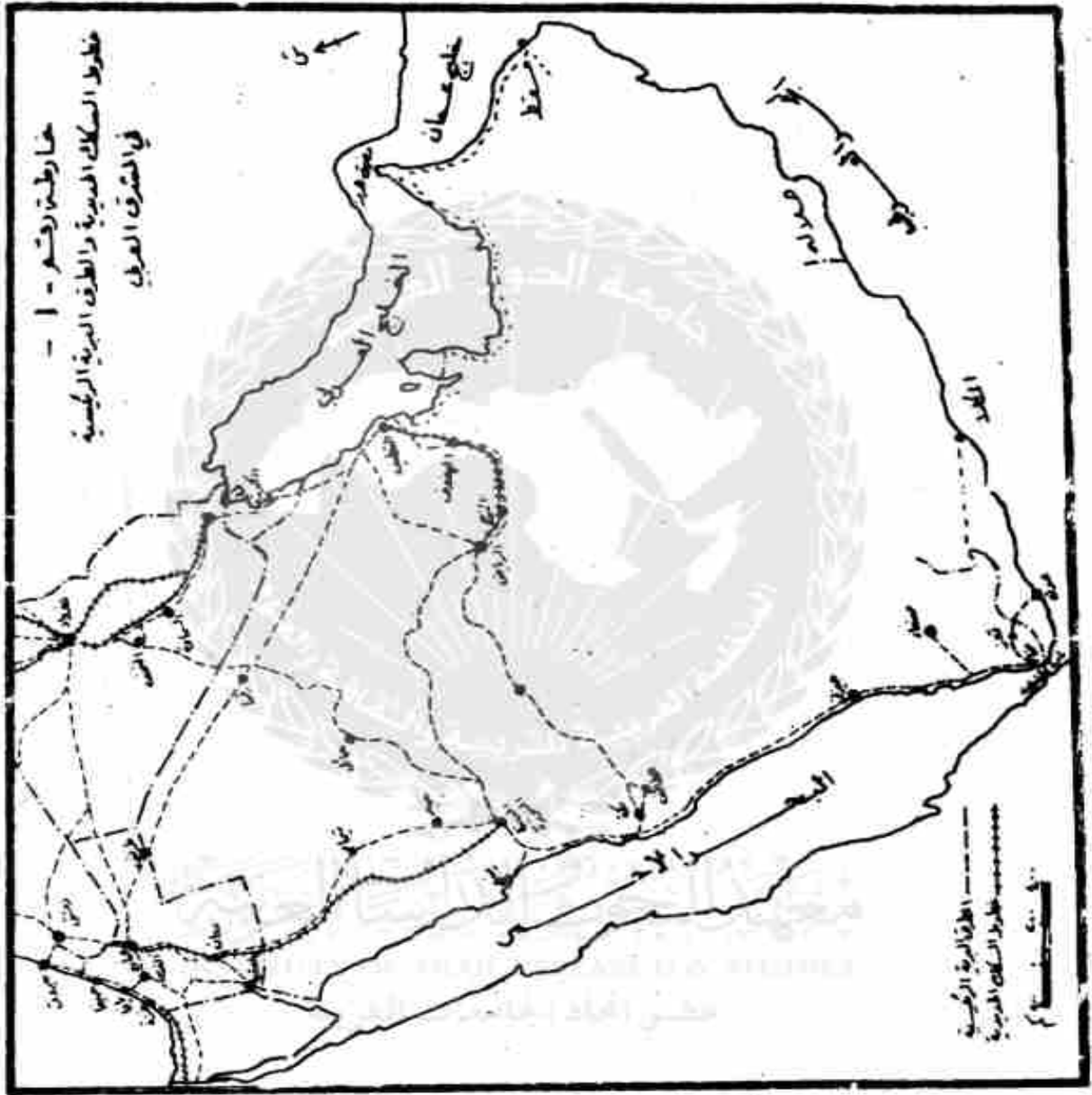
(١٤٣٥) مليمتر ، تشكل حوالي (٧٠٣) بالمائة من مجموع الخطوط وتمثل بقية القياسات الباقي وقدره (٢٩٧) بالمائة (٤) كما يظهر من الجدول التالي : -

جدول رقم - ١ - اطوال خطوط السكك الحديدية في الاقطار العربية لعام ١٩٨١

اجمالي اطوال الخطوط المزدوجة (كم)	اجمالي اطوال الخطوط من اتساع ١٠٥٠/١٠٠٠ ملم / كم	اجمالي اطوال الخطوط من اتساع ١٤٣٥ ملم (كم)	الاقطار العربية
٩٥٠	—	٣٩٠٠	جمهورية مصر العربية
—	٤٣٠	١١٣٠	العراق
—	١٩٠	١٥٠٠	سوريا
—	٩٠	٢٨٠	لبنان
—	—	٥٦٠	المملكة العربية السعودية
—	٥٣٠	—	الاردن
١٦٨	١٤٤٠	٣٤٥٠	الجزائر
١٦٠	—	٢٣٨٠	المملكة المغربية
١٨	١٦٤٨	٦٠٩	تونس
—	٥٠٠٠	—	السودان
—	٧٤٠	—	موريتانيا
١٢٩٦	١٠٠٦٨	١٣٨٠٩	المجموع

المصدر : عبدالنافع عبدالموجود ، شبكات النقل في المغرب العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، مؤتمر المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ١٩٨١ ، ص ٤٨ .
ورعد عبدالله العمري ، مصدر سابق ، ص ٥ .

(٤) رعد عبدالله العمري ، السكك الحديدية في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، مؤتمر المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ، ١٩٨١ ، ص ٥٥ (بحث على الآلة الكاتبة) .



■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

هذا ، ولا يزال البعض من الاقطار العربية لا تربطه مع جيرانه واشقائه العرب خطوط السكك الحديدية ، لهذا ، فان اهم المحاور التي ستربط عددا من الاقطار ، بعد اكمالها ، ما يلي (لاحظ الخارطة رقم ٣) :-

١ - محور اللاذقية - حلب - دير الزور - القائم - بغداد - البصرة - الكويت .

اذ يبلغ طول هذا المحور حوالي (١٧٠٠) كيلو متر ، سيربط سوريا بالعراق والكويت ، ومن ثم بالمملكة العربية السعودية واقطار الخليج العربي . وهو باتساع (١٤٣٥) ملم .

٢ - محور دمشق - عمان - المدينة المنورة . وهو بطول (١٢٠٠) كيلو متر وذو اتساع ضيق (١٠٥٠ ملم) ويعتبر الجزء الاكبر من خط الحجاز القديم . وان اعادة انشاء هذا الخط باتساع (١٤٣٥ ملم) سيحقق فوائد عديدة لكل من سورية والاردن والمملكة العربية السعودية ، علاوة على الفوائد التي ستعود على اقطار اخرى وذلك بالربط بينه وبين المحور الاول .

٣ - محور وادي حلفا - اسوان - القاهرة - الاسكندرية - الحدود المصرية الليبية - طرابلس الغرب - صفاقس في تونس . ويبلغ طول هذا المحور حوالي (٣٠٠٠) كيلو متر . ويلاحظ ان ٦٠٪ من هذا المحور قائم في الوقت الحاضر ولا يتطلب سوى اكمال بقية الحلقات المفقودة . وهو باتساع قياسي (١٤٣٥ ملم) عدا الجزء الذي يربط المحور بشبكة السكك السودانية ذات الاتساع الضيق (١٠٥٠ ملم) (٥) .

معهد البحوث الاقتصادية العربية
مركز البحوث الاقتصادية العربية

(٥) مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، شبكتنا الطرق البرية والخطوط الحديدية لربط الاقطار العربية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي ، ايار ، ١٩٨٠ ، ص ١٨ - ٢٢ .

وتتضح أهمية انشاء وتوسيع شبكات السكك الحديدية في اقطار الوطن العربي من خلال النظرة الى خارطة الوطن العربي من الناحية الطبيعية والاقتصادية والتي تتميز بالخصائص التالية :-

- ١ - اتساع مساحة الوطن العربي وارتفاع حصة المواطن العربي من وحدات اتساعه ، مقارنه مع بسية اقطار العالم وخاصة المتقدمه منها .
- ٢ - تباعد مركز تجمع السكان وبخاصة في الجزء الشرقي من الوطن العربي .
- ٣ - انبساط الارض في القسم الاعظم من الوطن العربي .
- ٤ - تباعد مراكز مصادر الطاقة والثروة المعدنية والمؤسسات الصناعية .
- ٥ - سعة الاراضي الصالحة للانتاج الزراعي .
- ٦ - التطور السريع الذي اصاب الجوانب الاقتصادية المختلفة .

هذا ، وبما ان النقل بالسكك الحديدية يعتبر اقتصاديا اكثر من وسائل النقل الاخرى للمسافات البعيدة ، وان منشآت السكك الحديدية اكثر ديمومة من غيرها ، لفترات طويلة ، فان الاستثمارات في هذا القطاع من النقل ذات مردودات عالية على المدى البعيد . هذا ، على الرغم من ان حجم هذه الاستثمارات سيكون عاليا في البداية ، اذا ما قورن بالاستثمارات في قطاع النقل الاخرى .

اما بالنسبة للطرق المبلطة ، فيبلغ طولها (حسب احصاء ١٩٧٩ / ١٩٨٠) حوالي (١٥٧) الف كيلو متر وهي كافية لتغطية حاجة الاقطار العربية ولا تخدم مسيرة التكامل الاقتصادي العربي . وهذه الطرق لا تكون سوى ٤٧٪ من مجموع الطرق البرية البالغ (٣٢٣٤١٠) كيلومترا ، اي ان غير المبلط يشكل نسبة قدرها ٥٣٪ وبالنسبة لمساحة الوطن العربي ، فتبلغ كثافة الطرق المبلطة ٠.٩ كم لكل (١٠٠٠) كيلو متر مربع ، ونفس النسبة (٠.٩ / كم) لكل (١٠٠٠) نسمة من السكان . وهذا يدل على قصر مسافة الطرق المبلطة ، اذا ما قيست بحجم سكان الوطن العربي او مساحته الكلية (لاحظ الخارطة رقم ٤) .

ان حاجة سكان الوطن العربي الى الطرق المبلطة اخذت تتزايد من سنة الى اخرى ، وخاصة بعد التقديم الاقتصادي السريع الذي اصاب المنطقة بفضل زيادة عائدات النفط (لاحظ الخارطة رقم ٥) . ولقد قام الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي بأعداد دراسات حول هذا

الموضوع ، فوجد ان الحد الادنى المطلوب لاحداث توسع اساسي في هذه الطرق داخل الاقطار العربية بحيث يلبي حاجات العقدين القادمين ، يجب ان يكون بحدود (٢٠ر٠٠٠) كيلو متر وبكلفة قدرها (١٠) مليارات دولار تقريبا(٦) .

وفيما يلي جدول يعطينا صورة عامة عن الطرق البرية في الوطن العربي .



(٦) الامانة العامة لاتحاد الاقتصاديين العرب ، مصدر سابق ، ص ٧٦ .

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

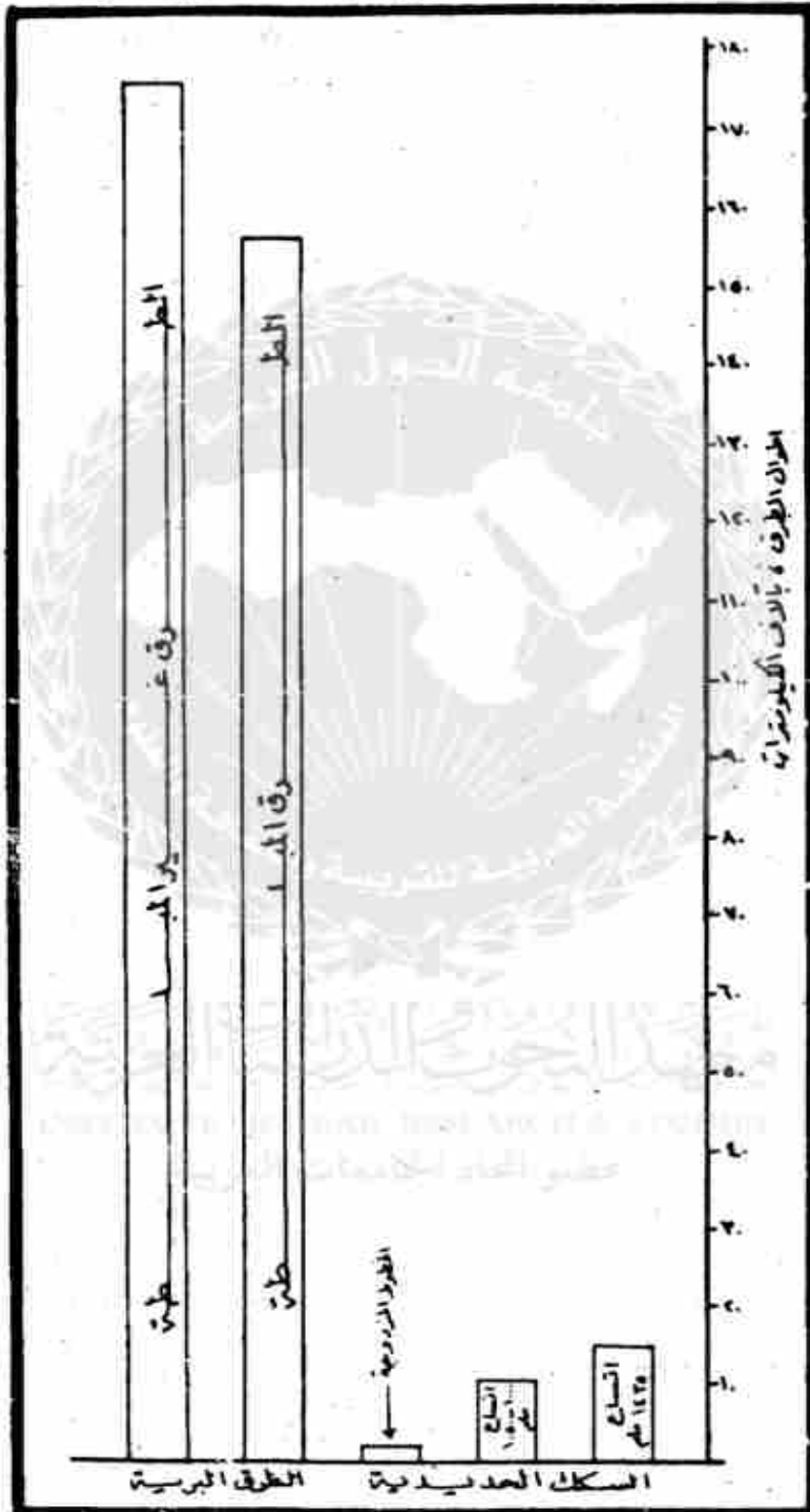
جدول رقم - ٢ -

اطوال شبكة الطرق البرية (المبلطة وغير المبلطة) في الوطن العربي
(بالكيلو مترات) خلال عام ١٩٧٩ / ١٩٨٠ (٧)

المجموع	اطوال انطرق غير المبلطة	اطوال الطررق المبلطة	الاقطار العربية
٣٢٢	١٠٦	٢١٦	البحرين
٢٢٦٠٠	١٦١٠٠	٧٥٠٠	العراق
٦٧٨٢	١٩٥٠	٤٨٣٢	الاردن
٤٢٧٣	١٩٧٣	٢٣٠٠	الكويت
٦٦٧٠	١٢٠٠	٥٤٧٠	لبنان
٧٣٧٠	٥٩٦٠	١٤١٠	اليمن الديمقراطية
٣٧٠٠	٢٥٠٠	١٢٠٠	قطر
٤٥٧٦٩	٢٤١٨٦	٢١٥٨٢	المملكة العربية السعودية
١٨٧٨٧	٥٠٧٤	١٣٧١٣	سوريا
٢٦٠٠	٧٠٠	١٩٠٠	دولة الامارات العربية المتحدة
٣٢٦٠	٢٠٩٠	١١٧٠	الجمهورية العربية اليمنية
٢٧٠٠٠	١٤٦٨١	١٢٣١٩	مصر
١٦٠٠	١٤٥٠٠	١٥٠٠	السودان
١٧٧٠٠	١٦٣٠٠	١٤٠٠	الصومال
١٠٠٠٠	٥٠٠٠	٥٠٠٠	ليبيا
١٧٠٠٠	٥٠٠٠	١٢٠٠٠	تونس
٧٨٧٠٠	٤٢٥٠٠	٣٦٢٠٠	الجزائر
٣٠٠٠٠	٤٨٤٢	٢٥١٥٨	المملكة المغربية
٧٠٠٠	٦٥٤٠	٤٦٠	موريتانيا
٦٨٨٦	٥٢٨٦	١٦٠٠	عمان
٣٣٣٤١٠	١٧٦٤٨٩	١٥٦٩٢١	المجموع

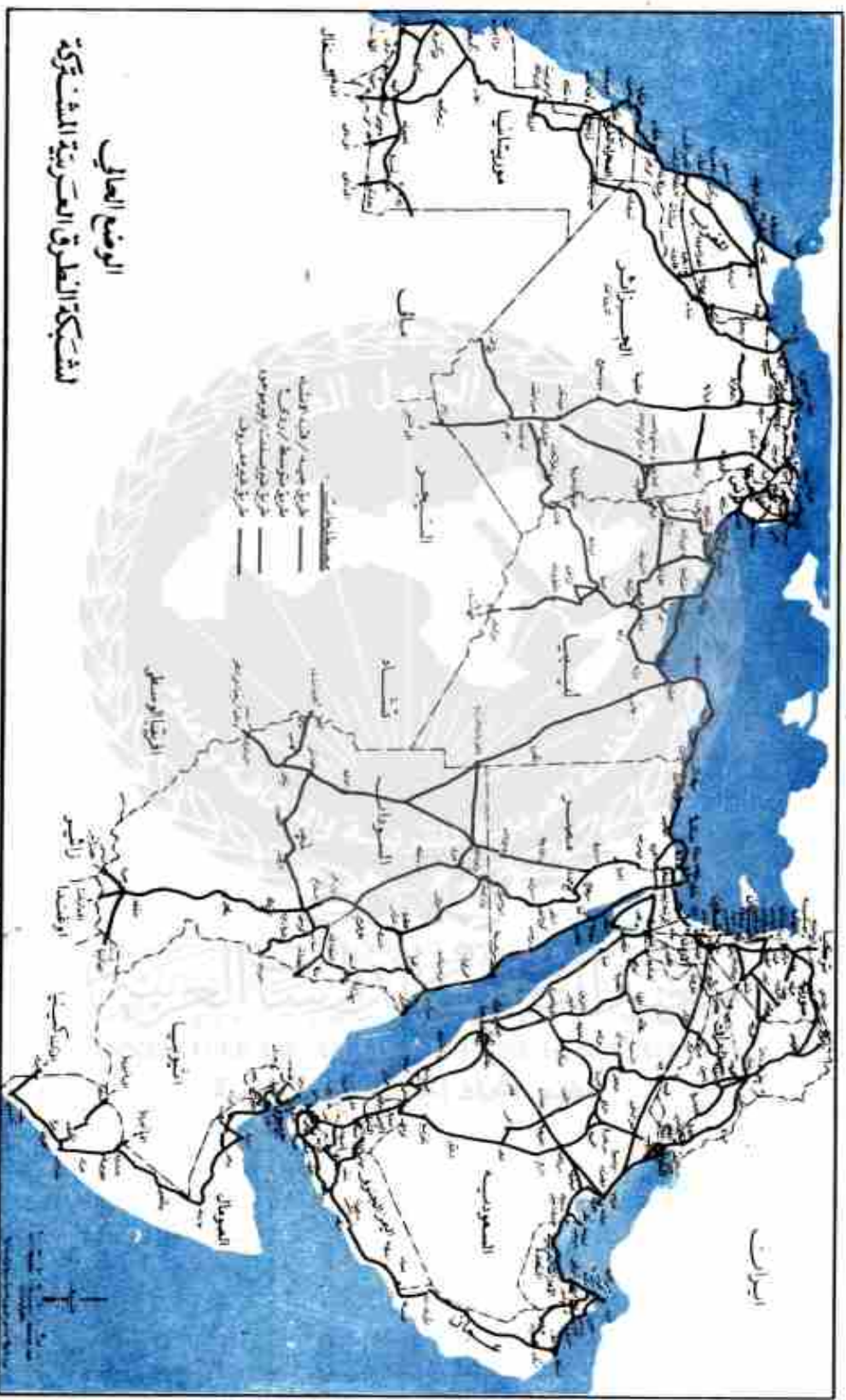
(٧) اعددنا هذا الجدول عن : عبدالنافع عبدالموجود ، الطررق البرية في المشرق العربي ، مصدر سابق ، ص ١٠ . وعبدالنافع عبدالموجود ، شبكات النقل في المغرب العربي ، مصدر سابق ، ص ٤٨ . واللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، مسح للتطورات الاقتصادية والاجتماعية في منطقة اللجنة ، بيروت ، ١٩٨٠ ، ص ٩٦ .

شكل رقم ١ - المزارع الطرية والسهك المديرية في الوطن العربي لعام ١٩٧٩م



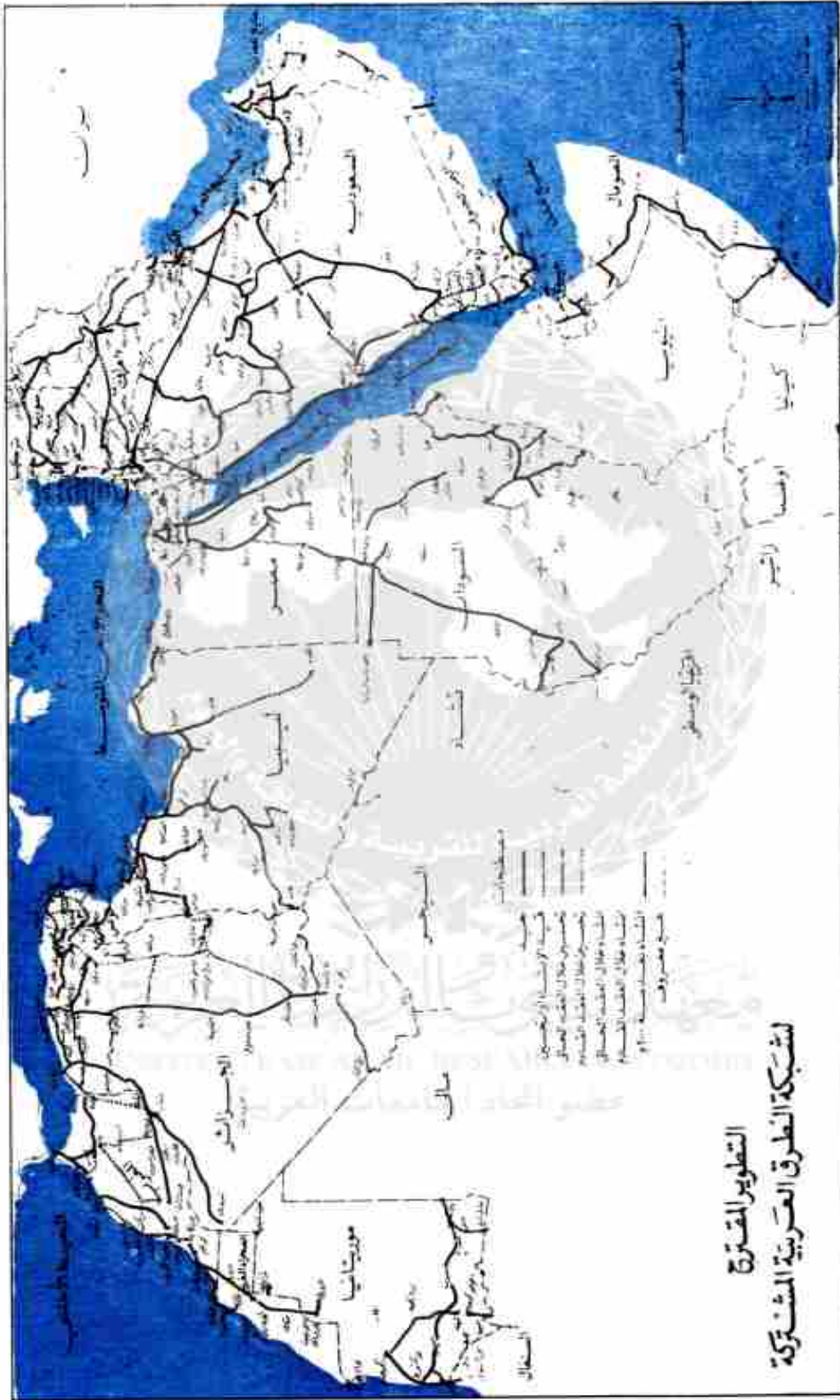
المصدر: بقايا ناعمة، العربية، ص ١١١

خارطة رقم - ٤ -



من مراكز راسدات الوجود البحرية الاستراتيجية في الوطن العربي صلها.

خارطة رقم - 0 -



■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

أما من حيث عدد وسائط النقل البرية ، فقد قدر عددها في عام ١٩٧٩ / ١٩٨٠ بحوالي (٦١٣٢٤٠٠) مركبة وعربة لمختلف الأنواع . وبلغت كثافة وسائط النقل البرية من المركبات والعربات ، قياسا بعدد السكان ، حوالي (٢٧) نسمة للمركبة الواحدة . وهي كثافة عالية ، إذا ما قيست بالاقطار المتقدمة .
وفيما يلي جدول يبين عدد المركبات المسجلة في الوطن العربي للعام ١٩٨٠ ، (الذي أعدناه من مصادر مختلفة) :

جدول رقم (٣)

عدد المركبات المسجلة في الوطن العربي لعام ١٩٨٠ .

عدد المركبات المسجلة	الاقطار العربية	عدد المركبات المسجلة	الاقطار العربية
٨٠٧٠٠٠	العربية اليمنية	٥٤٧٠٠	البحرين
٥٦٢٠٠٠	مصر	٤٢١٠٠٠	العراق
١٠٤٠٠	الصومال	١٢٥٠٠٠	الاردن
١٠٠٠٠٠	تونس	٥٧٦٠٠٠	الكويت
٥٧٣٠٠٠	المملكة المغربية	٣٢٤٠٠٠	لبنان
٣٥٠٠٠٠	الجزائر	١٠٠٠٠٠	عمان
غير معروف	موريتانيا	٣٣٠٠٠	اليمن الديمقراطية
٣٩٨٠٠٠	ليبيا	١٧٢٣٠٠٠	العربية السعودية
٥١٤٠٠	السودان	٢٥٦٠٠٠	سوريا
١٠٣٠٠٠	قطر	١٩٢٠٠٠	الامارات العربية
٦٧٥٩١٠٠			المجموع

المصدر (أعدنا هذا الجدول استنادا الى :

عبدالنافع عبدالموجود ، مصدر سابق ، ص ٦ . وعبدالنافع عبد الموجود ، الطرق البرية في الاقطار العربية بأفريقية ، من كتاب (المواصلات في الوطن العربي) بيروت ١٩٨٢ ، و

U.N. Statistical year book, 1981, p. 1008, 1009.

والواقع ، أن عدد المركبات (سواء كانت خاصة لنقل الاشخاص او لنقل البضائع ، أخذ يزداد خلال السنوات الاخيرة بشكل يناد لا يصدق ، وربما لا يماثل الوطن العربي في ذلك اي قطر او اية منطقة في العالم . ويرجع سبب ذلك ، الى ارتفاع مستوى دخل افراد العربي وخاصة في الاقطار النفطية ...

ب - النقل البحري : -

مقدمة : يحتل النقل البحري مكانا ممتازا بين وسائل النقل الاخرى ، فقد تم نقل ما يزيد على ٧٥٪ من مجموع التجارة الخارجية العالمية عن طريق البحر . وقد ازدادت اهمية النقل البحري بعد نمو التجارة الخارجية للعالم خلال عقد السبعينات من هذا القرن ، حيث وصل حجم التجارة البحرية العالمية في عام ١٩٨٠ حوالي ثلاثة مليارات وستمئة مليون طن من البضائع ، في الوقت الذي كانت فيه بحدود مليارين ومائتي مليون طن في عام ١٩٦٩ . وقد تطور الاسطول البحري في العالم ، فبلغ (٦٤٢) مليون طن ساكن في عام ١٩٨٠ ، بعد ان كان (٢٦٥) مليون طن ساكن في عام ١٩٦٩ (٨) .

التجارة الخارجية البحرية للوطن العربي : -

تساهم تجارة الوطن العربي الخارجية البحرية بحوالي ثلث تجارة العالم ، وقد شهدت هذه التجارة نموا ملحوظا خلال السنوات الاخيرة ، وتضاعف حجم التجارة العربية عدة مرات خلال العشرين سنة الماضية حتى بلغ حوالي (١٠٦٥) مليون طن في عام ١٩٧٧ ، وارتفع الى حوالي (١١٦٠) مليون طن خلال عام ١٩٧٩ . وبذلك بلغت نسبة التجارة البحرية العربية حوالي ٣١٪ من مجموع التجارة البحرية العالمية لذلك العام . وقد شكل النفط العنصر الرئيسي في صادرات الاقطار العربية المنقولة بحرا ، بحيث مثل حوالي ٩٥٪ من هذه الصادرات ، في حين كانت نسبة النفط ومشتقاته من مجموع الحمولات المستوردة الى اقطار الوطن العربي عن طريق البحر حوالي ٢٤ر٥٪ .

(٨) الدكتور سلمان داود سلمان ، المواصلات البحرية في الوطن العربي ، بحث القى في ندوة (المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب) بغداد ، ايلول ١٩٨١ .

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

ولقد بلغت التجارة البحرية لاقطار الوطن العربي بالنسبة للنفط ومشتقاته حوالي (٩٤٤) مليون طن في عام ١٩٧٧ ، اي ان النفط العربي يشكل اكثر من ٥٢٪ من مجموع حمولات النفط ومشتقاته المنقولة بحرا على كافة خطوط الملاحة العالمية خلال عام ١٩٧٧ . اما بالنسبة للحمولات الجافة ، فقد شكلت نسبة قدرها (٧٧٪) من مجموع التجارة البحرية في العالم ولنفس العام . . .

اما الاسطول البحري التجاري في الاقطار العربية ، فقد بلغ حجمه في نهاية عام ١٩٧٩ ، حوالي (١٥) مليون طن ساكن . وهذا يمثل ٢٪ (اثنين بالمائة) من حجم الاسطول البحري في العالم ، في الوقت الذي كان يمثل حوالي نصف بالمائة في عام ١٩٦٧ . هذا ، وعلى الرغم من التطور السريع الذي اصاب اسطول النقل العربي ، خلال السنوات الاخيرة الا ان نسبة مشاركته في حجم الاسطول العالمي لا تزال ضئيلة ، لاسيما وأنه لا يشارك بنقل اكثر من ٢٪ (اثنين بالمائة) من التجارة البحرية العربية ، مع ملاحظة ان هذه التجارة تشكل حوالي ثلث التجارة البحرية العالمية .

وعند تحليل الاسطول البحري العربي لعام ١٩٨١ ، نجد ان مجموع حمولة ناقلات النفط العربية يزيد على عشرة ملايين طن ساكن ، تليها سفن البضائع العامة التي بلغ مجموع حمولتها لنفس العام اكثر من ثلاثة ملايين طن .
والجدول التالي يعطينا فكرة عن حمولة السفن التجارية في اقطار الوطن العربي :

مركز البحوث والاقتصاد العربية
RESEARCH AND ECONOMIC STUDIES
مركز البحوث والاقتصاد العربية

جدول رقم - ٤ -

يبين حمولة السفن التجارية لاقطار الوطن العربي (المسجلة حسب علم الدولة الذي تحمله) بآلاف الاطنان المسجلة (لسنوات مختلفة) :-

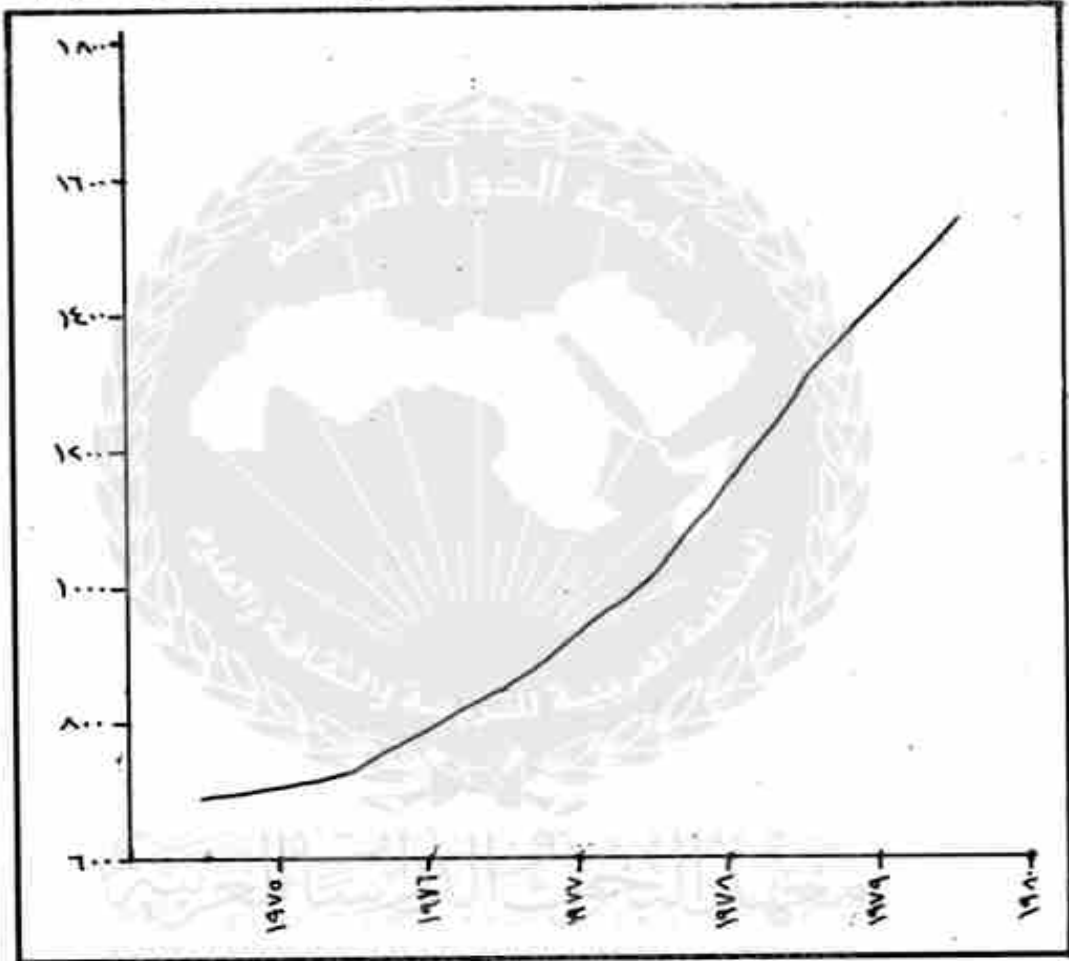
العطر	١٩٧٠	١٩٧٣	١٩٧٥	١٩٧٧	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١
الجزائر	٢٩	١٦٣	٢٤٦	١٠٥٦	١٢٥٨	١٢١٩	١٢٨٨
مصر	٢٣٨	٢٦٩	٣٠٩	٤٠٨	٥٤٢	٥٥٦	٥٩٩
ليبيا	٤	٣٧	٢٤٢	٦٧٤	٨٨٥	٨٩٠	٨٨٩
المغرب	٣٥	٥٦	٨٠	٢٧٠	٣٦٤	٣٦٠	٣٧٤
الصومال	٣٦٩	١٦١٣	١٨١٣	١٥٨	٥٥	٤٤	٣٥
السودان	٢٢	٣٨	٤٦	٤٣	٤٣	١٠٥	٩٣
تونس	٢٢	٢٨	٤١	١٠٠	١٢٨	١٣١	١٣٦
البحرين	٣	٣	٤	٦	٩	١٠	١٧
العراق	٣٧	٢٢٨	٣١١	١١٣٥	١٣٢٨	١٤٦٦	١٤٩١
الكويت	٥٩٢	٦٧٧	٩٩١	١٨٣١	٢٤٢٨	٢٥٢٩	٢٣١٧
لبنان	١٨٢	١١٩	١٦٧	٢٢٧	٢٦٠	٢٦٨	٣٢٠
قطر	١	١	٢	٨٥	٩٥	٩٢	١٠٤
السعودية	٤٩	٥٩	١٨٠	١٠١٩	١٤٤٣	١٥٩٠	٣١٢٢
الإمارات	٩	١٠	٥١	١٥٢	١٥٦	١٥٨	١٧٧

U.N Statistical year book, 1981, N.Y 1983, p. 1012.

المصدر :

ويظهر من الجدول ان حمولة السفن في جميع اقطار الوطن العربي قد ازدادت بصورة سريعة ما عدا الصومال . ويمكن تفسير هذا التغير او الانخفاض السريع في الحمولة ، انه كانت هناك عدة شركات اجنبية قد اتفقت مع حكومة الصومال على رفع علم الصومال فوق سفنها . الا انه بعد عام ١٩٧٥

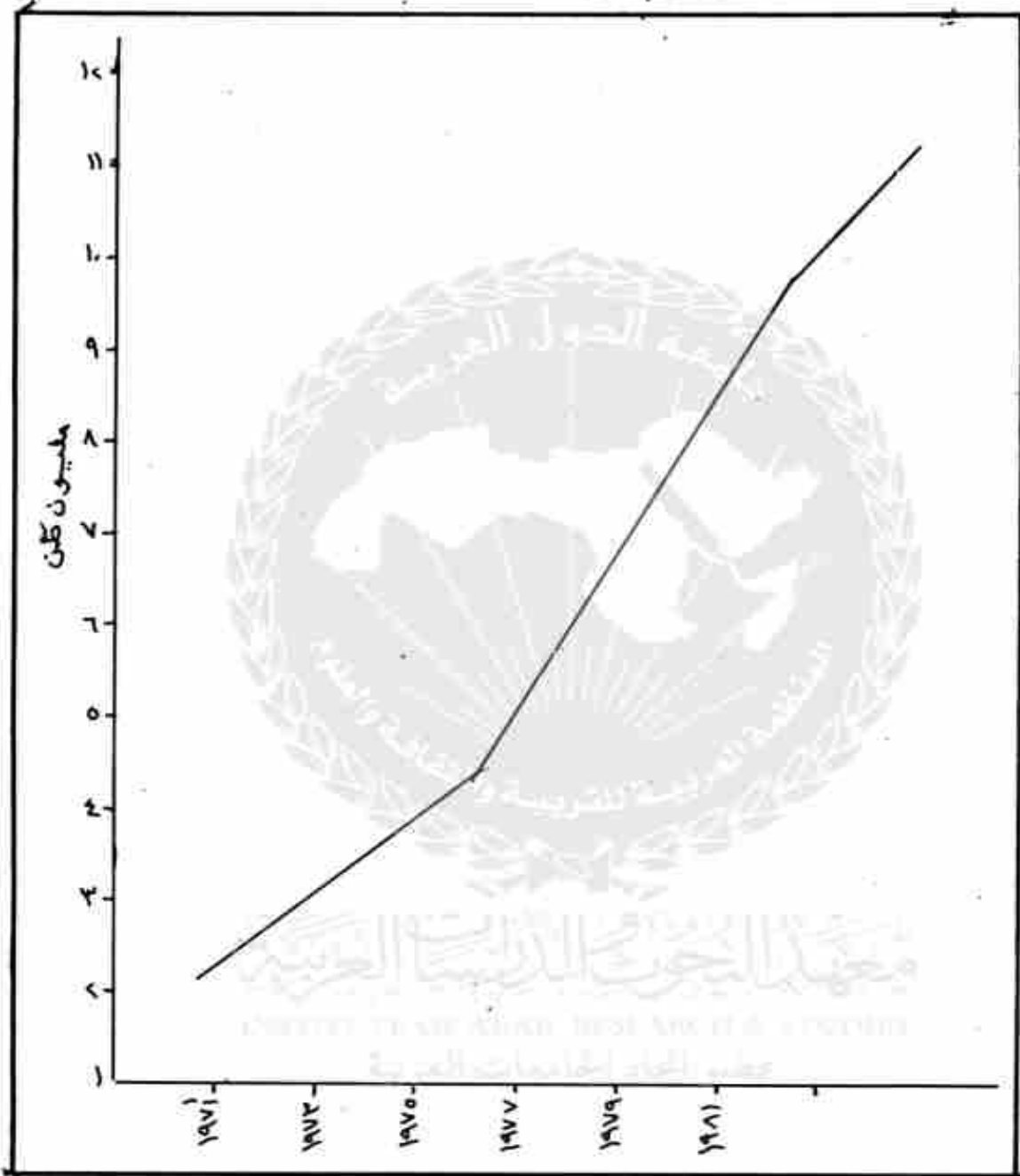
شكل رقم - - - نواله سا طيل البحرية للأقطار، الحرية للفترة ١٩٧٥ - ١٩٨٠



مركز البحوث والدراسات العربية

شكل رقم - ٣ -

تطور حمولة السفن التجارية لاقطار الوطن العربي (بملايين
الاطنان) للفترة ١٩٧١ - ١٩٨١



■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

بدأت الحكومة الصومالية بالغاء تلك الاتفاقية وخاصة مع الشركات الأمريكية والابانية الغربية عندما تبين لها ان عددا من هذه الشركات تتعامل مع العدو الصهيوني

ولقد طرأ تطور سريع على سفن النقل البحري العربي وبنيت حسب احدث التصاميم العالمية من حيث الحجم والنوعية حتى وصلت فيه اكبر ناقلة نفط عربية الى حجم (٤٠٨٠٠٠٠) طن ساكن . هذا ، وتعتبر بعض شركات النقل العربية في عداد الشركات البحرية العالمية العملاقة ، كالشركة العربية البحرية لنقل النفط وشركة الملاحة العربية المتحدة وشركة ناقلات النفط الكويتية .

اما حجم التجارة ما بين الاقطار العربية ، فقد بلغ (حسب احصائيات عام ١٩٧٧) حوالي (١٤) مليون طن ، يشكل النفط منها حوالي (٩) ملايين طن ويساهم النقل البحري بنقل حوالي ٢٥٪ من الملايين الخمسة الباقية من الحمولات التجارية عدا النفط . ويعود سبب انخفاض هذه النسبة ، الى ان حركة القسم الاكبر من التجارة بين اقطار الوطن العربي (باستثناء النفط) هي بين اقطار عربية متجاورة تنقل البضائع فيها بواسطة النقل البري . وضالة حجم التبادل التجاري هذا بين الاقطار العربية يعكس عدم بلوغ الهدف المنشود من التنسيق فسي طريق التكامل الاقتصادي ، اذ تشكل نسبة التجارة ما بين الاقطار العربية حوالي ١٥ بالمائة من التجارة الخارجية العربية .

لقد تطورت موانئ الوطن العربي كما ونوعا ، وارتفع عددها حتى بلغ (٦١) ميناء ، منها (٣٨) ميناء في القسم الافريقي و (٢٣) ميناء في القسم الآسيوي (٩) (حسب احصاء عام ١٩٧٩) . اما عدد الاساطيل البحرية التجارية ، فقد تطور ، هو الآخر ، فبعد ان كان (٦٨١) باخرة نقل في عام ١٩٧٣ ، أصبح (١٥٤١) باخرة في عام ١٩٧٨ ، وازدادت حمولة هذه الاساطيل بنسبة ٤١٥٪ لاقطار الخليج العربي و ٣٥٩٪ لبقية الاقطار العربية (١٠) .

فبالنسبة الى الموانئ العربية الواقعة على الشاطئ الافريقي الشمالي ، تطورت الموانئ المتخصصة بالنقل التجاري العادي تطورا بطيئا على عكس الموانئ المتخصصة بنقل النفط ، كما حصل في موانئ الجزائر وليبيا . أما الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي للبحر

(٩) نفس المصدر ، ص ٦ .

(١٠) مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) ، استعراض النقل البحري عام ١٩٧٧ ، نيويورك ، ١٩٧٩ .

المتوسط ، فان الموانيء اللبنانية التي لعبت دورا بارزا في السابق لخدمة لبنان والاقطار العربية الاخرى ، قد اصابها التخلف نتيجة للظروف غير الطبيعية التي تمر بها المنطقة ٠٠٠ وكذا الحال بالنسبة للموانيء السورية التي اصابها تطور بطيء ولا تقوم بواجبها في خدمة الاقطار العربية المجاورة بشكل مرضي ٠٠

ولكننا عندما ننتقل الى موانيء الخليج العربي ، نجد انها قد تطورت تطورا سريعا حتى ان بعضها لم يعتمد الاسلوب العلمي المنطقي اليها ، وخاصة موانيء دولة الامارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية . فميناء الدمام فيه (٢٩) رصيفا وميناء جبيل فيه (٢٢) رصيفا وميناء رأس تنورة فيه (١٨) رصيفا وميناء زايد فيه (١٦) رصيفا وميناء راشد فيه (٢٩) رصيفا وميناء خالد (١٢) رصيفا (١١) .

ومما يؤخذ على النقل البحري في الاقطار العربية ، انه لا توجد خطوط ملاحية منتظمة بين الموانيء العربية ، اضافة الى ان هذه الموانيء تحتاج الى تعميق وصيانة منشأتها بصورة مستمرة . وهذه امور تؤثر على سير الملاحة في المياه العربية ، مما يجعل ارصفتها الموانيء تبدو السلع فوقها مكدسة ومياه الموانيء مملوءة بالسفن التي تنتظر دورها في الشحن او تفريغ البضائع . لهذا ، فقد اصبح التنسيق بين هذه الموانيء امرا ضروريا وان تتبع الاساليب العلمية الحديثة في النقل البحري كي لا تستمر هذه المشكلات تواجه الاقطار العربية التي تزداد فيها حركة النقل البحري يوما بعد آخر وخاصة في الاقطار النفطية ونصف النفطية .

اما النقل النهري ، فعدد الانهار الصالحة للملاحة محدود يكاد يقتصر على انهار النيل ودجلة والفرات والى حد ما بعض الانهار القصيرة في موريتانيا .

ويلاحظ ان الاقطار التي تمر في اراضيها هذه الانهار لم تدخل تحسينات كثيرة على وسائل النقل فيها ، والسبب في ذلك ان الانهار العربية بحاجة مستمرة الى عمليات التعميق كي تصبح صالحة للملاحة الداخلية . ومع ذلك ، فلا يزال النقل النهري مهما في بعض الاقطار . وللدلالة على ذلك ، ان طول الخط الملاحي في جمهورية مصر العربية يبلغ حوالي (٣٣٤٤) كيلو مترا وان كمية البضائع التي نقلها هذا الخط في عام ١٩٨٠ ، بلغت (٩١) مليون طن . اما في السودان ، فيبلغ طول

(١١) نفس المصدر ونفس الصفحة .

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

الخط الملاحي حوالي (١٦٩٠) كيلو مترا ، يمثل النقل في النيل الابيض ٧٥٪ من مجموع النقل في القطر .

وفي العراق ، حدث تطور على النقل النهري خلال السنوات الاخيرة ، اذ قامت الجهات المسؤولة باقامة ارصفة نهريّة لرسو السفن والزوارق على دجلة والفرات وشط العرب . ويحتل شط العرب المركز الاول في النقل النهري بالعراق ، وهذا واضح من عدد السفن التي ترتاده لشحن او تفريغ مختلف السلع المصدرة او المستوردة وان طول الطريق المائي الصالح منه للملاحة يبلغ حوالي (١٨٠) كيلو مترا ، منها (١١٢) كيلو مترا تصلح لمرور السفن ذات الغاطس (٣٢) قدما . ومع ذلك ، فالنقل في شط العرب يواجه بعض المصاعب ، منها وجود الجزر الغاطسة تحت مستوى سطح الماء وازدياد الرواسب التي تجلبها انهار دجلة والفرات والكارون مما يستدعي استمرار عملية تعميقه . هذا ، اضافة الى انه لا يصلح لدخول السفن ذات الغاطس المرتفع . ويمتلك العراق حاليا (٥٤١) جنبة تعود للقطاعين الاشتراكي والخاص ، وهي عبارة عن بواخر صغيرة تستخدم في النقل النهري وخاصة بين بغداد والبصرة وانهار ذات غاطس قليل يساعدها على السير في مياه دجلة والفرات على الرغم من ضجالة المياه فيهما خلال بعض اشهر السنة .

النقل الجوي : -

يتمتع الوطن العربي بموقع جغرافي ممتاز كحلقة وصل بين القارات القديمة (آسيا واوربا وافريقيا) التي يسكنها حوالي ٨٠٪ من سكان الكرة الارضية . ان هذا الموقع الممتاز وما يتمتع به الوطن العربي من مناخ ذي سماء صافية خالية من كل ما يعتبر عائقا امام حركة الطيران، قد جعلته ممرا هاما لخطوط الطيران في العالم . لهذا، فقد اصبحت مطاراته مكتظة بمختلف انواع الطائرات التي تمثل معظم خطوط النقل الجوي في العالم . وقد اخذ عدد شركات الطيران العربية يزداد سنة بعد اخرى ، حتى اصبح (١٧) شركة تتفاوت من حيث امكانياتها وعدد طائراتها . وتمتلك هذه الشركات (حتى عام ١٩٨١) من الطائرات (٢٨٤) طائرة من مختلف الحجم والانواع . ويبلغ عدد العاملين فيها حوالي (٧٠) الف منتسب يمثلون مختلف الاختصاصات ، فلو ان هذه الشركات العربية اتحدت فيما بينها وكونت شركة واحدة ، لاصبحت هذه الشركة من اكبر ، ان لم تكن اكبر ، شركة النقل الجوي في العالم . وللتدليل على ذلك ، نورد الجدول التالي : -

جدول رقم - ٥ -

مقارنة بين واقع الخطوط الجوية العربية مع بعض الخطوط الجوية العالمية من حيث عدد الطائرات وحجم القوى العاملة ، كما في عام ١٩٨١

عدد الطائرات	القوى العاملة (الف شخص)	اسم الشركة
٢٨٤	٧٠	الشركات العربية
١٢١	٣٠	الالمانية (لوفت هانزا)
١٨١	٥٨	البريطانية B. O. A. C.
٢١٢	٢٦	العالمية TWA
١٠٠	٢٣	الفرنسية
٧٩	١٧	الاسكندنافية S.A.S
١٣٣	٣٦	بان اميركان PAN-AM

المصدر : رشيد صالح العلي ، المواصلات الجوية في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، مؤتمر المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، أيلول ، ١٩٨١ ، ص ٤ .

والواقع ، ان شركات الطيران في الوطن العربي كانت شبه معدومة عند انتهاء الحرب العالمية الثانية في عام ١٩٤٥ ، وان وجد بعضها ، فانه لم يمتلك من مقومات النجاح الا النزر اليسير . ولكن بعد حصول الاقطار العربية على استقلالها ، وارتفاع عوائد النفط في بعضها وتحسين الاوضاع الاقتصادية فيها ، أخذ عدد شركات الطيران يرتفع حتى اصبح عددها في الوقت الحاضر (١٧) شركة .

ان جميع هذه الشركات تمتلكها الدولة او تساهم فيها بنسبة عالية . وسبب ذلك ، ان رؤس اموالها ضخمة جدا ، اذا ما قورنت بباقي الشركات . هذا ، وتساهم بعض شركات الطيران العالمية في امتلاك بعض الاسهم في شركات طيران عربية . وهذا يلعب دورا حاسما في افشال مشاريع التكامل الاقتصادي العربي المستند الى اعتبارات قومية ، بالدرجة الاولى ، وليس الى الجوانب الاقتصادية البحتة . فهذه الشركات الاجنبية تنظر الى اي مشروع كان من حيث الاسس الاقتصادية وعلى اعتبارات تجارية بحتة . لهذا ، فالواجب القومي يفرض على الحكومات العربية شراء هذه

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

الاسهم التي تمتلكها الشركات الاجنبية . واذا فرض ان بعض الحكومات العربية لا تساعد ظروفها الاقتصادية على ذلك ، فعلى الاقل تسعى الى تحويلها من الايدي الاجنبية الى الايدي العربية ، او تلجأ الى صناديق التمويل العربية لدفع كلفة تلك الاسهم . وبذلك ، يمكن تحرر شركات الطيران العربية من التدخل الاجنبي في شؤونها . . .

وقد تطورت حركة النقل الجوي في المطارات العربية لتماشي تطور القدرة المادية للمواطن العربي وتساير التقدم العلمي والتقني الذي حصل في مجال الطيران . لهذا ، فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين من وإلى المطارات العربية ما يزيد على (٢٤) مليون مسافر ، كما يظهر من الجدول التالي (الذي لم نتكمن من الحصول على احداث منه) : -

جدول رقم (٦)

حركة النقل الجوي في المطارات العربية

المطارات	المتسافرون (بالالف)		نسبة الزيادة %
	١٩٧٨	١٩٧٩	
ابو ظبي	٦٨١	٨٠٠	١٤
عمان	١١٥٢	١٤٥٣	٢١
البحرين	٩٤٧	٩٧٧	٨
بغداد	٨٩٩	٩٨٠	٨
بنغازي	٢١٦	٢٤٤	١١
طرابلس	٦٤٦	٦٥٨	٢
بيروت	١٢٨٢	١٤٥٢	١٢
دمشق	٩١٩	٩٤٨	٣
الظهران	٣٨٩	١٠٦٢	١٢
الدوحة	٥٦٦	٥٥٧	—
دبي	١٢٤٧	١٣٥٠	٨
جدة	٢٢٨٠	٢٤٣٧	٦
الكويت	١٧٣٢	١٨١٥	٥
الشارقة	٥٢	٥٦	٧
تونس	٢٥١٤	غير متوفر	—

المصدر : نشرة الاتحاد العربي للنقل الجوي لعام ١٩٧٩ .

ملاحظة : ان ارقام مطاري جدة والظهران هي للناقلين الاجانب فقط .

ونتيجة لامتداد الوطن العربي الشاسع والتطور الذي حصل في
اوضاعه الاقتصادية ، فقد سر في ارجائه اكثر من (١٠٠) مطار
مدني وان حوالي ربعها هي طائرات دولية صالحة لاستقبال اضخم
الطائرات العالمية ومجهزة بالمتطلبات الضرورية لاسداء الخدمات
للشعبيين . ان هذه العدد الكبير من المطارات يعتبر دعما للمجهود
الحربي للامة العربية ومضاعفا لقدراتها القتالية ضد اعدائها . كما ان
امتداد رقعتها الجغرافية ينبغ لعدد كبير منها عمقا استراتيجيا يؤمن
حمايتها في الحروب المحدودة . هذا ، وما تجدر ملاحظته ، ان اكثر من
نصف طائرات الشركات العربية موحدة الصنع ومن انتاج مجهز واحد .
ما يسهل مهمة التدريب والتشغيل ويسهل عملية الحصول على المواد
الاحتياطية لها . وتدل الاحصائيات حول عدد ونوعية الطائرات العربية ،
ان اكثر من ٥٦٪ منها يعتبر طائراتها استراتيجية تلائم متطلبات القوات
العسكرية ، وان حوالي ٣٢٪ منها طائرات بعيدة المدى .

بعد هذا العرض لانواع النقل ، يجدر بنا ان نتساءل : ما هي اهم
المشكلات التي تواجهها ؟ وسنحاول تشخيص اهم هذه المشكلات وكيفيه
التغلب عليها بصورة موجزة :

المشكلات التي تواجه تطور قطاع النقل وكيفية التغلب عليها :

ظهر من استعراضنا لانواع النقل في الوطن العربي ان النقل يواجه
بعض المشكلات التي اعاقته وقدمه وجعلته غير قادر على اداء واجباته على
الوجه الاكمل .

واهم هذه المشكلات ما يلي :

١ - اختلاف المتاييس والمواصفات الفنية بين الاقطار العربية ، ويظهر
ذلك اكثر وضوحا في النقل البري . وهذا مما عرقل عملية الربط
بين هذه الاقطار ، وخاصة في السكك الحديدية ، اذ ان بعضها ذو
مقياس قياسي (١٤٣٥ ملم) والبعض الاخر ذو مقياس ضيق
(١٠٥٠ ملم) .

٢ - نقص الكوادر الفنية والهندسية والنقص في اعمال الصيانة . وقد
نتج هذا عن قلة عدد معاهد التدريب في بعض الاقطار العربية .

٣ - عدم وجود تنسيق وتخطيط بين مؤسسات النقل العربية ، مما
ادى الى صعوبة التوصل الى خطة شاملة للوطن العربي باجمعه .

٤ - عدم توحيد اجراءات المرور عند الحدود بين قطر واخر ، مما

■ جغرافية النقل والمواصلات في الوطن العربي ■

يعرقل انسياب السير وتسهيل عبور المسافرين في المطارات والموانيء ونقاط التفتيش .

٥ - النقص الحاصل في بعض اجزاء الطرق البرية وخاصة في المناطق التي تربط بين اجزاء مزدحمة بالسكان كالمدين الكبرى مثلا .

٦ - مرور بعض الطرق البرية الرئيسية داخل المدن مما يؤخر حركة السير ويعرض سكان المدن الى عدد من المشاكل .

٧ - النقص الحاصل في عدد وسائط النقل ، كعربات القطارات وسيارات الحمل . وهذا يؤدي الى تكديس السلع في الهواء الطلق وتعرضها للتلف .

وللتغلب على هذه المشكلات لا بد من اتخاذ الخطوات التالية : -

- ١ - توحيد المقاييس والمواصفات المتعلقة بوسائط النقل .
- ٢ - سد النقص الموجود حاليا في التنسيق والتخطيط بين جميع الاقطار العربية ، بما يحقق تنمية قطاع النقل كي يساير التطور الحاصل في الاقطار المتقدمة ومن المستحسن الاستعانة باجهزة الجامعة العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية ، بل وحتى الهيئات الفنية العربية والاجنبية .
- ٣ - توحيد وتسهيل عمليات العبور عند نقاط الحدود وتسهيل الاجراءات الكمركية على الطرق وفي الموانيء والمطارات ، على ان يتم ذلك ضمن اطار اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) التي صادقت عليها دول الجامعة العربية وأقرها المجلس الاقتصادي للجامعة في ١٤/٣/١٩٧٧ ، رغبة في تعزيز وتنمية الروابط الاقتصادية بين الاقطار الاعضاء في الجامعة العربية .
- ٤ - تكوين شركات عربية مشتركة لصناعة الاجهزة والمعدات الخاصة بوسائل النقل على ان تكون لها مراكز في اكثر الاقطار العربية .
- ٥ - انشاء معاهد متخصصة في اعداد الكوادر الفنية المتخصصة في اصلاح وتشغيل وسائط النقل المختلفة .
- ٦ - زيادة برامج التدريب والتطور وتبادل الخبرات بين الاقطار العربية .
- ٧ - بذل الجهود لاستحداث مصادر ثابتة لتمويل مشاريع النقل

المشتركة ودعمها ماديا . ويمكن ان يتحقق ذلك من طريق الجامعة العربية او مجلس الوحدة الاقتصادية او بالتنسيق مع الاتحادات العربية للنقل البري والبحري والجوي ، على ان تساهم الاقطار النفطية العربية باكبر قسط في ذلك .

٨ - تطوير وتحسين اساليب النقل والتفريغ والشحن والخزن في المطارات والموانئ ومحطات السكك الحديدية .

٩ - اكمال النواقص الموجودة في الطرق البرية وخطوط الملاحة والنقل الجوي لغرض تحقيق التكامل الاقتصادي العربي في مجال النقل والمواصلات .

١٠ - الاكثار من الطرق البرية ذات المرور السريع تفاديا للاختناقات التي تحصل عند مرورها داخل المدن .



معهد البحوث والدراسات العربية

RESEARCH AND STUDIES INSTITUTE FOR ARABIC STUDIES

عضو اتحاد الجامعات العربية

مراجع البحث

- ١ - الامانة العامة لاتحاد الاقتصاديين العرب ، المؤتمر القومي لاستراتيجية العمل الاقتصادي العربي اشترك ، بغداد ، ١٩٧٨ .
- ٢ - اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، مسح للتطورات الاقتصادية والاجتماعية في منطقة البدنة ، بيروت ، ١٩٨٠ .
- ٣ - جمعية الدراسات الاقتصادية والاجتماعية ، المجلة المغربية للاقتصاد والاجتماع ، امدار البيضاء ، العدد ٣ ، ١٩٧٧ .
- ٤ - خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي ، جغرافية العراق ، بغداد ، ١٩٧٩ .
- ٥ - رشيد صالح العلي ، المواصلات الجوية في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ، ١٩٨١ .
- ٦ - رعد عبدالله ، السكك الحديدية في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ، ١٩٨١ .
- ٧ - سلمان داود سلمان ، المواصلات البحرية في الوطن العربي ، بحث القمي في ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ، ١٩٨١ .
- ٨ - عبدالنافع عبدالموجود ، الطرق البرية في الاقطار العربية بافريقية ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، ايلول ، ١٩٨١ .
- ٩ - عبدالنافع عبدالموجود ، شبكات النقل في المغرب العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ندوة مؤتمر المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب ، بغداد ، ايلول ، ١٩٨١ .
- ١٠ - غالب ناصر عبدالعزيز ، الاسس الجغرافية للوحدة العربية

(رسالة ماجستير غير منشورة) بغداد ، ١٩٨٢ .

١١- مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، الاونكتاد (استعراض النقل البحري عام ١٩٧٧ ، نيويورك ، ١٩٧٩ .

١٢- نشرة الاتحاد العربي للنقل الجوي ، ١٩٧٩ .

United Nations, statistical year book, 1961, N.Y. 1963.

-١٣

United Nations, Trade yearbook, 1932.

-١٤



معهد البحوث والدراسات العربية

RESEARCH AND STUDIES IN ARABIC STUDIES

مطبوعات اتحاد الجامعات العربية